

Harmoni Pedestrian dan Moda Transportasi Publik: Langkah Pertama Solusi Kemacetan Ibukota

Dwi Anggoro Primasetya dan Achmad Maksum

Jurusan Arsitektur, Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan, Institut Teknologi Sepuluh Nopember (ITS)

Jl. Arief Rahman Hakim, Surabaya 60111 Indonesia

e-mail: caksum@arch.its.ac.id

Abstrak—Transportasi secara umum merupakan aktivitas perpindahan manusia ataupun barang dari satu tempat ke tempat lain. Manusia sebagai makhluk hidup dalam kehidupan sehari-harinya tidak akan pernah lepas dari aktivitas transportasi sebagaimana manusia memerlukan berbagai macam kebutuhan yang harus dipenuhi. Dalam kehidupan modern masa kini khususnya di kota-kota besar, manusia dituntut untuk memiliki mobilitas tinggi dalam kehidupan sehari-harinya. Di sisi lain, kebutuhan akan mobilitas tinggi tersebut memerlukan suatu sistem transportasi yang memadai, dimana manusia dapat dengan mudah dan cepat berpindah dari satu tempat ke tempat lainnya. Sebuah sistem transportasi memiliki beberapa macam komponen, salah satunya adalah terminal atau stasiun. Terminal atau stasiun merupakan tempat dimana manusia dapat memulai atau mengakhiri perjalanan mereka ketika menggunakan moda transportasi umum. Tentunya, kini kita tidak membicarakan lagi penggunaan kendaraan pribadi dalam kehidupan sehari-hari karena tidak efisien dan tidak ramah lingkungan. Oleh karena itu, masyarakat kini disarankan untuk menggunakan transportasi umum dengan jaringan pedestrian sebagai elemen pendukung utamanya. Namun, kota Jakarta sebagai kota megapolitan belum terlalu mengutamakan pemikiran tersebut dengan masih dominannya penggunaan kendaraan pribadi di jalan-jalan ibukota. Akibatnya, kemacetan terjadi hampir di seluruh pelosok kota Jakarta. Oleh karena itu, penulis bertujuan untuk merancang sebuah komponen terminal percontohan yang nantinya diharapkan dapat mendorong masyarakat untuk mau beralih menggunakan moda transportasi umum.

Kata Kunci—Stasiun Manggarai, Kereta Api, Transportasi

I. PENDAHULUAN

Jakarta, salah satu kota terpadat dan terbesar di dunia, yang sekaligus merupakan Ibukota dari Negara Kesatuan Republik Indonesia. Dalam perjalanannya kota Jakarta tidak lepas pula dari berbagai macam masalah, baik masalah sosial, ekonomi, dan politik. Salah satu masalah yang seakan sudah mendarah daging yaitu adalah masalah kemacetan.

Masalah kemacetan di kota Jakarta seakan sudah tidak dapat dilepaskan dari kota yang sudah berusia 487 tahun ini. Dengan populasi penduduk sekitar 11 juta jiwa, ada setidaknya 53 juta perjalanan setiap harinya yang berlangsung di kota Jakarta. Sebagian besar masih didominasi oleh penggunaan kendaraan pribadi dengan efektivitas dan efisiensi minim.

Hal inilah kemudian yang menyebabkan terjadi penumpukan volume kendaraan di Jakarta yang akhirnya menyebabkan masalah kemacetan. Dengan tidak sebandingnya pertumbuhan

ruas jalan ibukota dengan bertambahnya jumlah kendaraan pribadi yang ada kini. Sudah sewajarnya bila jalan-jalan di ibukota mengalami *overcapacity* yang akhirnya menciptakan kemacetan.

Sejatinya, kota-kota padat seperti kota Jakarta, sudah tidak lagi menggunakan moda transportasi pribadi sebagai moda transportasi utama yang digunakan oleh masyarakatnya. Dengan pertimbangan keterbatasan lahan dan jumlah penduduk yang terus bertambah, sudah seharusnya kota Jakarta menggunakan alternatif moda transportasi yang lebih efisien dan efektif. Salah satunya dengan penggunaan moda transportasi umum.

Namun, kota Jakarta bukan berarti tidak memiliki moda transportasi umum. Hanya saja, moda transportasi umum yang ada di kota Jakarta baik secara moda dan elemen pendukungnya dinilai belum cukup untuk dapat mengakomodasi kebutuhan akan aktivitas transportasi penduduknya. Hal ini bisa dilihat dengan masih banyaknya masyarakat yang lebih memilih untuk menggunakan kendaraan pribadinya dalam melakukan aktivitas sehari-harinya. Salah satu penyebabnya adalah bahwa moda transportasi umum di Jakarta masih belum memiliki ketepatan waktu, moda transportasi yang sering kali overload, hingga kesulitan pencapaian stasiun atau terminal sebagai komponen memulai dan mengakhiri sebuah perjalanan dengan menggunakan transportasi publik. Hal inilah yang kemudian memberi kesan masyarakat bahwa moda transportasi publik di Jakarta masih belum dapat diandalkan dalam pemenuhan kegiatan sehari-hari

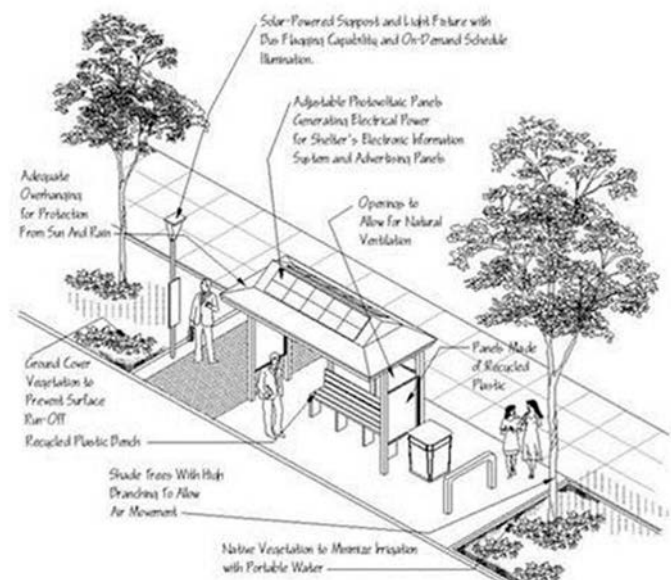


Gambar. 1. Skema sebuah perjalanan yang diawali dari sebuah perjalanan berjalan kaki.

masyarakat ibukota. Dan dari kondisi-kondisi diatas dikhawatirkan tak hanya menyebabkan kelelahan fisik namun juga akan menyebabkan penyakit-penyakit kejiwaan seperti lelah pikiran, frustrasi, dan bahkan depresi bagi para komuter di Jakarta. Hal ini tentu bukanlah satu hal yang menggembirakan mengingat oleh karena jerih payah sebagian besar orang-orang ini lah roda perekonomian di Jakarta dapat berjalan.

Dilihat dari poin terakhir, salah satu penyebab akan enggan masyarakat dalam menggunakan moda transportasi publik yaitu adalah belum terintegrasi antara moda transportasi umum dengan sistem atau jaringan jalan yang ada. Sebuah sistem transportasi yang baik, tetap tidak akan berhasil apabila tidak didukung oleh komponen jaringan atau sistem pedestrian yang baik pula. Padahal, komponen pedestrian dalam sebuah proses atau aktivitas transportasi merupakan sebuah komponen yang penting karena kedudukan moda transportasi umum hanya akan mengantar dan menjemput penggunaanya dari satu point ke point lainnya dan tidak akan mengantarkan langsung ke tempat tujuan dari penggunaanya. Oleh karena itu kedudukan pedestrian dalam sebuah sistem transportasi merupakan komponen penting penghubung masyarakat dengan moda transportasi itu sendiri. Apalagi dengan sudah terbentuknya karakter praktis masyarakat ibukota yang memilih menggunakan kendaraan pribadinya ke berbagai tempat baik dekat maupun jauh daripada harus berjalan kaki.

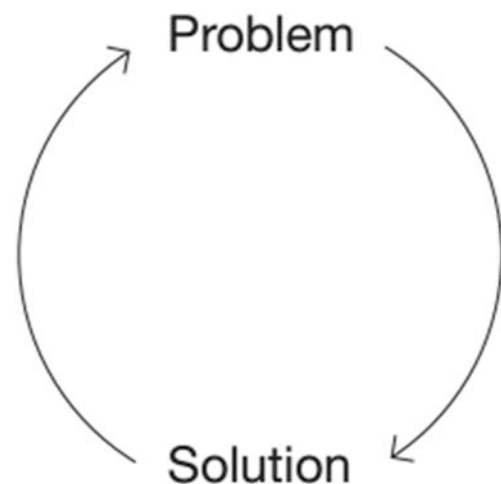
Dalam solusi pemecahan masalah kemacetan ibukota, penggunaan moda transportasi umum sebagai moda transportasi utama adalah pokok, dan sebagai langkah awal, masyarakat harus mampu didorong untuk mau atau tertarik berjalan kaki dalam melakukan kegiatan sehari-harinya. Salah satunya adalah dengan penciptaan ruang publik yang menarik sehingga masyarakat tertarik untuk pergi dan beraktivitas di sebuah ruang pedestrian. Dari sini, masyarakat yang sudah tertarik untuk beraktivitas di suatu ruang pedestrian akan tertarik lebih jauh dengan penggunaan moda transportasi yang mana keberadaan terasa lebih dekat dengan penggunaan pedestrian dalam kehidupannya sehari-hari.



Gambar. 2. Macam Furnitur Pedestrian

II. METODA PERANCANGAN

Dalam hubungannya *Solusi* dan *Masalah* mempunyai hubungan sebab-akibat yang saling bertautan. Di satu sisi *Solusi* merupakan jawaban atau akibat dari suatu *Masalah*, tapi di sisi lain sebuah *Masalah* juga dapat menjadi jawaban atau akibat dari suatu *Solusi*. Dari hal tersebut penulis memaknai bahwa sebuah *Solusi* tidak dapat menjadi suatu hal yang mutlak sifatnya dalam memecahkan masalah. Dari suatu solusi akan muncul berbagai masalah baru dan dari masalah baru tersebut kemudian akan menciptakan berbagai solusi lain. Maka dari itu dalam kegiatan merancang ataupun memecahkan suatu masalah, probabilitas atau kemungkinan munculnya masalah baru sebagai konsumsi dari *Solusi* yang dimunculkan tidak boleh dihilangkan. Malah sebaiknya dari sebuah solusi yang dimunculkan dapat dimunculkan kemungkinan masalah-masalah baru. Kesadaran akan *Solusi* yang tidak bersifat absolut akan memunculkan rancangan yang fleksibel dengan solusi-solusi baru yang akan dihadapi nantinya. Bahwa setiap objek rancang yang berkualitas tidaklah bersifat statis namun dinamis dan dapat mengikuti perkembangan jaman dan masalah yang dihadapi pada masanya.



Gambar. 3. Skema hubungan masalah dengan Solusi

III. HASIL DAN EKSPLORASI

Berawal dari sebuah sistem atau jaringan transportasi yang buruk yang kemudian sudah terlalu lama dibiarkan hingga akhirnya menyebabkan masalah kemacetan yang akut. Pada akhirnya muncul kesan pada masyarakat kota Jakarta bahwa moda transportasi umum di Jakarta tidak dapat diandalkan. Hal ini diperburuk dengan sikap pemerintah yang seakan enggan mencari solusi yang benar-benar solutif hingga akhirnya masalah sistem transportasi dibiarkan berlarut-larut. Akibatnya karakter masyarakat yang muncul adalah karakter masyarakat yang lebih senang menggunakan kendaraan pribadi untuk melakukan kegiatan sehari-harinya. Hal ini diperburuk juga dengan keadaan pedestrian di kota Jakarta sendiri. Di tengah terik panasnya siang Jakarta, ditambah polusi udara dan

suara serta kekacauan yang terjadi di dalamnya seperti maraknya pengendara kendaraan bermotor yang naik ke atas trotoar serta banyaknya pedagang-pedagang liar, menyebabkan suatu pengalaman ruang pedestrian yang mencekam.

Padahal pedestrian merupakan salah satu komponen penting dalam terlaksananya sistem atau jaringan transportasi yang baik. Sebaik-baiknya suatu rancangan moda transportasi yang direncanakan atau dicanangkan oleh Pemerintah Kota Jakarta tidak akan berhasil mengurai masalah kemacetan di kota Jakarta bila tidak diiringi oleh perbaikan sistem atau jaringan pedestrian yang memiliki kedudukan sebagai penghubung antara masyarakat sebagai pengguna moda dengan stasiun atau terminal sebagai penyedia moda transportasi publik.

Sebaik-baiknya moda transportasi publik yang direncanakan atau dicanangkan Pemerintah Kota Jakarta dinilai tidak akan banyak membawa perubahan selama kesadaran masyarakat untuk mau menggunakan moda transportasi tersebut masih belum tumbuh. Sebuah *grand design* moda transportasi publik yang nantinya dimunculkan pemerintah sejatinya tidak hanya mempertimbangkan titik-titik pemberhentian dan tujuan tetapi juga harus mempertimbangkan kemudahan dan keefektifan pencapaian oleh masyarakat sebagai sasaran penggunaannya. Suatu sistem moda transportasi publik sejatinya tidak bisa berdiri sendiri dan bersikap angkuh dengan idealnya sendiri, namun sebuah sistem moda transportasi yang baik harus dapat membuka diri dan beradaptasi dengan kebutuhan masyarakat sebagai penggunaannya dan memberi kesan kemudahan dan keefektifan dalam penggunaannya. Dengan begitu masyarakat nantinya secara perlahan dapat didorong untuk meninggalkan kendaraan pribadinya.

Langkah pertama dalam solusi tersebut adalah bagaimana mendekatkan masyarakat dengan stasiun atau moda transportasi publik itu sendiri yang dimunculkan dalam wujud sebuah pedestrian yang baik. Sebagaimana dijelaskan sebelumnya bahwa kondisi karakter masyarakat kota Jakarta pada umumnya yang lebih senang menggunakan kendaraan pribadi dalam aktivitas sehari-harinya, hal pertama yang harus dilakukan adalah mengubah karakter tersebut dan mendorong masyarakat untuk mau berjalan kaki sebagai kegiatan sehari-hari. Oleh karena itu kemudian dibutuhkan sebuah ruang pedestrian yang ramah, atraktif, dan adaptif terhadap segala macam kebutuhan penggunaannya.

Kemudian, dengan hidupnya ruang-ruang pedestrian di penjuru kota, dimana pedestrian sudah menjadi bagian-sehari masyarakatnya, langkah selanjutnya adalah bagaimana mendekatkan moda transportasi publik kepada masyarakatnya melalui sebuah terminal atau stasiun yang menjadi titik bermula dan berakhirnya suatu aktivitas transportasi.

Konsep sebuah stasiun/terminal metropolitan yang baik menurut penulis adalah stasiun/terminal yang kemudian tidak memberikan suatu kesan khusus. Sebuah stasiun/terminal metropolitan tidak membuat pengguna transportasi berlama-lama di stasiun, namun mengakomodasi penggunaannya agar cepat-cepat meninggalkan stasiun/terminal tersebut.

Dari konsep diatas, dapat dipahami bahwa sebuah stasiun sejatinya tidak harus benar-benar memiliki sebuah tempat khusus. Keberadaan sebuah stasiun sejatinya dapat membaaur atau menyatu dengan fasilitas lain seperti pusat perbelanjaan,



Gambar. 4. Ruang Pedestrian Stasiun Manggarai

tempat wisata, fasilitas pendidikan, dan sebagainya. Dan dari penjelasan mengenai konsep kedudukan sebuah stasiun/terminal diatas juga dapat dipahami bahwa sejatinya kegiatan atau aktivitas yang terjadi di sebuah stasiun/terminal lebih didominasi oleh pergerakan dinamis dan fleksibel yang diiringi dengan aktivitas menunggu yang juga bersifat temporer.

Dengan semakin berkembangnya teknologi dan jaman, manusia yang hidup di dalamnya juga dituntut melakukan aktivitas yang membutuhkan mobilitas tinggi. Dan tingginya mobilitas tersebut kemudian membutuhkan sebuah sistem transportasi yang memadai. Di tengah semakin bertambahnya jumlah manusia khususnya di kota-kota besar kemudian terjadi fenomena dimana volume orang yang bepergian lebih banyak dari volume yang mampu ditampung oleh jalannya. Hal ini kemudian banyak disebabkan oleh meledaknya jumlah kendaraan pribadi di jalan yang secara efektivitas ruang sangatlah tidak baik. Pada akhirnya masyarakat yang tinggal di kota-kota besar dituntut untuk beralih menggunakan moda transportasi umum. Suatu cara dalam bermobilisasi yang bebas hambatan dan lebih hemat energi.

Oleh karena itu langkah selanjutnya adalah bagaimana menghubungkan antara stasiun dan pedestrian. Stasiun selaku penyedia moda transportasi publik harus dirancang sedemikian rupa sehingga muncul integrasi dengan jaringan pedestrian sekitar sehingga masyarakat akan merasakan kemudahan dan kenyamanan dalam mencapai sebuah stasiun atau menggunakan suatu moda transportasi publik.



Gambar. 5. Ruang Pedestrian Stasiun Manggarai

Sebagai objek rancang, penulis menggunakan stasiun Manggarai yang merupakan stasiun transit terbesar di kota Jakarta dimana sehari-harinya banyak sekali terjadi aktivitas didalamnya. Namun, kenyataan keberadaan stasiun Manggarai masih bersifat sebuah bangunan atau stasiun yang bisa dikatakan berdiri sendiri. Tidak adanya integrasi dengan moda transportasi lain dan juga jaringan pedestrian di sekitarnya membuat potensi stasiun Manggarai kurang sebagai stasiun penyedia angkutan massal kurang maksimal.

Dilihat dari eksisting stasiun Manggarai, sebenarnya ada cukup banyak tempat-tempat yang dapat dijadikan sebuah jaringan yang terkoneksi langsung dengan stasiun Manggarai. Salah satunya adalah Terminal Manggarai yang juga berdekatan dengan pusat perbelanjaan. Dengan jarak antara terminal dengan stasiun yang bahkan tidak mencapai 500m sudah seharusnya hal ini dapat dimanfaatkan sebaik mungkin. Apalagi dengan rencana integrasi transportasi antara moda transportasi KA Commuter Line dengan moda transportasi Transjakarta seharusnya ada sebuah sirkulasi langsung yang menghubungkan kedua tempat tersebut. Dan dengan interkoneksi tersebut juga masyarakat diharapkan akan lebih senang berjalan kaki dan beralih dari alat transportasi pribadi ke alat transportasi umum.

Untuk tanggapan dari kebutuhan akan ruang yang atraktif, maka dikonsepsikan untuk pengembangan wilayah stasiun sebagai *Pedestrian Street* di dalam kawasan stasiun Manggarai dimana nantinya pengunjung diberikan kebebasan dalam mengatur ruang gerak mereka sendiri namun tetap dalam koridor yang utamanya berorientasi searah. Diharapkan juga pedestrian street ini dapat bertindak sebagai penghubung kedua kawasan yang mengapit stasiun Manggarai. Selain itu, dengan adanya pedestrian street ini kemudian wilayah stasiun Manggarai dapat mengalami peningkatan aktivitas dan intensitas mengingat kedudukannya yang strategis sehingga diharapkan juga dapat memberikan peluang bagi usaha perdagangan dan jasa.

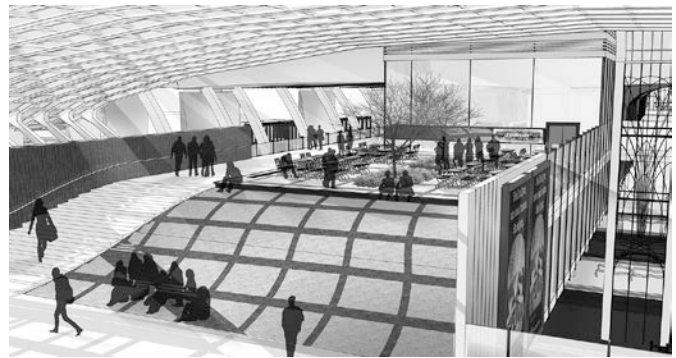
Pada Lantai Dasar lebih banyak digunakan untuk kebutuhan ruang peron kereta api komuter maupun kereta api bandara. Untuk desain denah pada area peron dibatasi oleh letak peron dan jalur kereta api yang sudah diatur oleh PT KAI selaku pihak yang berwenang.

Pada lantai 1 ini lebih diorientasikan untuk pemusatan kegiatan bangunan yang berpusat pada pedestrian di sisi utara objek rancangan dan di sisi selatan objek rancangan sebagai lobby untuk calon penumpang kereta api jarak jauh yang bersebelahan dengan area ruang luar yang berfungsi untuk tempat istirahat dan bersantai sejenak.

Dilihat dari kepadatan aktivitas secara gradual dari bagian utara menuju ke selatan objek rancangan akan terjadi penurunan kepadatan aktivitas, dimana untuk pedestrian pada bagian utara menjadi bagian yang sangat umum untuk dilalui baik

Seperti halnya pada lantai dasar, pada lantai 3 ini kebutuhan ruang yang ada didominasi oleh kebutuhan ruang peron untuk penumpang KA jarak jauh baik datang maupun pergi.

Atap pada objek rancangan ini selain berfungsi sebagai fasad bangunan, atap ini juga berfungsi sebagai elemen pembentuk ruang dalam pada bangunan.



Gambar. 6. Outdoor Lounge yang menjadi tempat peristirahatan sejenak bagi masyarakat yang transit di Stasiun Manggarai

Konsep Ruang yang ingin dimunculkan pada kawasan stasiun Manggarai ini khususnya pada area pedestrian dan peron komuter adalah kesan ruang yang luas dan bebas. Hal ini dikarenakan oleh mayoritas pengguna stasiun ini nantinya adalah para pekerja yang sehari-hari sudah lelah bekerja di tempat yang kaku dan formal. Oleh karena itu sebisa mungkin dalam perjalanannya menuju ke rumah masing-masing dapat sedikit dikurangi beban pikirannya dengan memunculkan kesan ruang yang luas dan bebas.



Gambar. 7. Meeting Point pada area stasiun yang berfungsi menghidupkan aktivitas di dalam kawasan stasiun Manggarai

IV. KESIMPULAN

Sebagai salah satu alternatif penyelesaian masalah kemacetan ibukota yaitu melalui penggunaan moda transportasi publik. Namun, hal ini masih terkendala oleh minimnya kesadaran masyarakat untuk mau menggunakan moda transportasi publik tersebut. Dan untuk menciptakan hal tersebut, diperlukan tidak hanya sebuah sistem transportasi yang baik namun juga diiringi oleh perbaikan komponen-komponen pendukungnya. Salah satunya yaitu keberadaan pedestrian yang layak. Karena diketahui salah satu penyebab minimnya animo masyarakat dalam penggunaan moda transportasi publik adalah keberadaan pedestrian yang kacau. Dengan adanya sebuah pedestrian yang memadai ditambah dengan terintegrasi langsung dengan sebuah stasiun atau terminal diharapkan dapat mendorong masyarakat untuk mau beraktivitas pada ruang-ruang pedestrian yang ada yang pada akhirnya masyarakat akan merasakan kedekatan dengan sebuah

stasiun atau terminal kedudukan pedestrian yang menghubungkan antara masyarakat dengan moda transportasi publik itu sendiri. Hal inilah yang kemudian diharapkan dapat menjadi pendorong untuk masyarakat agar lebih mengenal moda transportasi dan merasakan kedekatan dengan moda transportasi publiknya sendiri.

UCAPAN TERIMA KASIH

Penulis mengucapkan terima kasih kepada Allah SWT, segenap keluarga, Ir. Achmad Maksum, MT. Selaku dosen pembimbing tugas akhir dan rekan-rekan dan kerabat penulis serta pihak-pihak bersangkutan yang tidak bisa saya sebutkan disini satu persatu. Penulis mengucapkan terima kasih dan rasa syukur akan kesempatan dan dukungan baik moral maupun materiil yang telah diberikan sehingga akhirnya Tugas Akhir dan artikel ilmiah ini bisa terselesaikan dengan baik.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Dubberly, Hugh *How do You Design?*. Dubberly Design Office; San Fransisco. (2005).
- [2] Miro, Fidel (2012). *Pengantar Sistem Transportasi*. Erlangga; Jakarta.